

a denominarse «Popular Banca Privada, S.A.», este Departamento dicta la siguiente Resolución:

Se procede a convalidar la autorización número 428 para actuar como colaboradora con el Tesoro en la gestión recaudatoria, correspondiente a la entidad «Iberagentes Popular Banca Privada, S.A.» respecto a la nueva denominación «Popular Banca Privada, S.A.».

Contra la presente Resolución podrá interponerse, a tenor de lo dispuesto en el artículo 114 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, recurso de alzada ante el Director general de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su notificación.

La presente Resolución surtirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 27 de enero de 2003.—El Director del Departamento, Santiago Menéndez Menéndez.

## MINISTERIO DE FOMENTO

2962

*ORDEN FOM/245/2003, de 30 de enero, por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Cartagena, que incluye la dársena de Escombreras.*

El puerto de Cartagena, que incluye la dársena de Escombreras, es un puerto de interés general del Estado, según el artículo 5 y el apartado 7 del anexo de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificado por el artículo 79 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, gestionado por la Autoridad Portuaria de Cartagena en virtud de lo dispuesto por el Real Decreto 1590/1992, de 23 de diciembre.

La superficie terrestre de la zona de servicio del puerto de Cartagena, con la dársena de Escombreras, había sido delimitada, conforme a la anterior legislación de puertos, por el Proyecto de modificación de la zona de servicio, aprobado por Orden de 8 de enero de 1992.

De acuerdo con dicha Orden, la descripción de la zona de servicio (reflejada en el plano número 1) es la siguiente: en la Dársena de Cartagena, «a Levante del Arsenal Militar de Cartagena, incluye desde la confluencia de la calle Real con la calle de Joaquín Navarro Coromina hacia el mar, transcurriendo en dirección Este por el borde exterior de los jardines de la Plaza de Héroes de Cavite, continuando en la misma dirección por el contorno inferior de la Muralla del Mar hasta la Plaza de la Isla, discurriendo igualmente a todo lo largo del pie de la citada Muralla hasta su primer quiebro en la cuesta del Batel. De esta primera zona así definida no forman parte de la actual zona de servicio tres parcelas de 7.528 m<sup>2</sup>, 1.098 m<sup>2</sup> y 6.272 m<sup>2</sup>, respecto de las cuales, las dos primeras, se encuentran adscritas a la Autoridad Portuaria de Cartagena bajo distintos regímenes patrimoniales, y la tercera, se encuentra adscrita al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales al objeto de albergar la Casa del Mar de Cartagena (Instituto Social de la Marina) y su zona aneja de aparcamiento. Desde la Plaza de la Isla y en dirección Sureste, por el borde exterior de la actual carretera de enlace entre las Dársenas de Cartagena a Escombreras hasta su confluencia hacia el Oeste del actual Dique de Curra.

A Poniente del Arsenal Militar de Cartagena, Dique de Navidad y zona aneja que comienza y discurre desde el arranque del citado dique en dirección Noroeste por el pie del talud del Cerro de Navidad y fachada del actual Museo Nacional de Arqueología Marítima que queda fuera de la zona de servicio, hasta la altura de la fachada oeste del edificio conocido como El Lazareto el cual no forma parte de la zona de servicio, pero queda englobado dentro de la misma a modo de isla, terminando la zona afecta al dominio público portuario, mediante quiebro en esta zona hacia el Norte».

Por su parte, en la Dársena de Escombreras «la zona de servicio coincide con la línea poligonal de deslinde de zona marítimo-terrestre cuya acta y plano fueron aprobados por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en fecha de 31 de marzo de 1954, que partiendo de la Punta del Gate al Norte finaliza en Punta Aguilones al Sur, tal y como se describe a continuación. Desde la Punta del Gate y hacia el Este por una franja costera de unos diez metros de ancho hasta el extremo occidental del Muelle de Fertilizantes, donde se adentra en dirección Norte y perpen-

dicularmente al cantil del citado muelle, en una distancia media de ciento cuarenta metros. Desde el extremo oriental del Muelle de Fertilizantes, bordea las instalaciones industriales de ENAGAS por una franja de unos quince metros de anchura hasta su entronque con los Muelles Comerciales adentrándose en este punto igualmente al Norte en una distancia media de unos ciento sesenta metros. Como continuación de los Muelles Comerciales y desde la zona en que la carretera de enlace entre las dársenas de Cartagena y Escombreras cruza por encima de la Rambla de «El Charco», la zona de servicio se adentra en dirección Este hacia el Valle de Escombreras en una distancia media de setecientos metros por el paraje conocido como El Fungal de Escombreras. Desde la confluencia de la carretera de enlace entre las dársenas de Cartagena y Escombreras con la carretera N-343 y hacia el Oeste por el borde exterior de la primera, muelles y pantalanos de carga y descarga de productos petrolíferos hasta el actual dique de cierre, denominado Dique Bastarreche, adentrándose hacia el sureste por franja de terreno contiguo a la actual Central Térmica de IBERDROLA, con una distancia media hacia el sur de unos 130 metros de ancho desde la carretera de servicio, límite con parcela patrimonial de la Autoridad Portuaria de Cartagena y límite con otros predios igualmente propiedad de IBERDROLA hasta Punta Aguilones».

Las aguas del puerto fueron delimitadas a efectos de tarifas por la Orden de 23 de diciembre de 1966, quedando divididas en dos zonas que forman hoy parte de la zona de servicio por aplicación de la disposición adicional primera de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La zona I comprende: «a) Dársena de Cartagena completa, limitada por la línea que une los centros de los morros de los diques de Curra y Navidad; se desglosa el Arsenal Militar limitado por la línea que une el extremo Oeste del muelle de Astilleros de Bazán y el embarcadero de la Dársena de Botes; b) Dársena de Escombreras, limitada por la línea que une el centro del morro del dique de Bastarreche con la Punta del Gate». La zona II «se limita exteriormente por dos líneas: una, que sale de la punta El Borracho, y es tangente por el Sur al islote de Escombreras, y otra, que arranca del origen del dique del puerto Militar de La Algameca Grande y es tangente al islote de Escombreras por el Oeste».

El puerto de Cartagena, con la dársena de Escombreras, cuenta en la actualidad con un problema fundamental debido a sus características geográficas que condicionan seriamente la disponibilidad de superficie terrestre; por ello, es preciso aprobar el Plan de utilización de sus espacios portuarios al objeto de conseguir las superficies necesarias para permitir el desarrollo del tráfico portuario. Lo mismo ocurre respecto de las aguas del puerto, que se han revelado claramente insuficientes; la necesidad de su ampliación se debe no sólo al aumento de las dimensiones de los buques, sino al incremento del número de buques derivado de las previsiones del tráfico de productos petrolíferos; además, la regulación del tráfico de mercancías peligrosas, obliga a incrementar notablemente la actual zona de fondeo.

A estos efectos, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece en su artículo 15 que el Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. La delimitación de la zona de servicio, añade el artículo citado, se hará, a propuesta de la Autoridad Portuaria, a través de un plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.

La aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios corresponde al Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, de la Dirección General de Costas y de las Administraciones urbanísticas sobre los aspectos de su competencia, así como de los demás Departamentos ministeriales y Administraciones públicas afectadas, y llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

De conformidad con lo dispuesto en el citado precepto se ha formulado y tramitado el «Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Cartagena» (que incluye la dársena de Escombreras), en el que se han tenido en cuenta las necesidades de aguas abrigadas, líneas de atraque y superficies de tierra que son necesarias para poder atender debidamente la demanda de tráfico del puerto en los próximos años.

La zona de servicio del puerto, delimitada por el plan de utilización de los espacios portuarios, comprende las dársenas de Cartagena y de Escombreras, afecta a los términos municipales de Cartagena y de La Unión y aparece estructurada en diversas áreas a las que se asignan los

usos portuarios precisos y la justificación de su necesidad o conveniencia, incluyéndose la red viaria con sus accesos.

La ensenada de Portman, que pasó a depender de la extinta Junta del Puerto de Cartagena por el Real Decreto 3063/1982, de 15 de octubre, no sufre variación dado que no está prevista actuación ni tráfico comercial alguno (planos 7 y 8), por lo que no se propone la delimitación de sus aguas portuarias.

La ampliación prevista en la dársena de Escombreras puede entorpecer la trayectoria que deben seguir los barcos de la Armada cuando utilizan los servicios de la Estación de Calibración Magnética. Por ello, la Autoridad Portuaria procederá al traslado de dicha instalación a una nueva ubicación, de acuerdo con la Armada.

La superficie terrestre de la zona de servicio vigente hasta ahora experimenta ciertas modificaciones respecto de la actual, pues aunque el plan de utilización de los espacios portuarios que ahora se aprueba consolida las áreas portuarias existentes, amplía el espacio terrestre al incluir los terrenos necesarios para superar las limitaciones derivadas de la configuración geográfica del puerto y para atender al incremento de la demanda derivado del crecimiento del tráfico portuario. Asimismo, se excluyen de la zona de servicio del puerto otros terrenos, que se desafectan del dominio público portuario estatal, por no resultar ya necesarios para la actividad portuaria.

La delimitación de la zona de aguas que lleva a cabo el plan de utilización de los espacios portuarios modifica la superficie de aguas vigente para incorporar las zonas necesarias para el fondeo de los buques y para que se puedan realizar las maniobras y operaciones de remolque.

En su virtud, a propuesta de la Autoridad Portuaria de Cartagena, y de acuerdo con el artículo 15 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Cartagena» (que incluye la dársena de Escombreras), integrado por su Memoria y por los correspondientes planos, en el que se asignan los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y se delimita la zona de servicio del puerto, en la que se incluyen las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades y las destinadas a tareas complementarias de aquéllas, así como los espacios de reserva que garantizan la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

Segundo.—El espacio terrestre de la zona de servicio del puerto (planos números 2, 3 y 4) parte de la existente en la actualidad, sin perjuicio de las modificaciones realizadas por esta Orden, y se estructura en una serie de áreas homogéneas ya consolidadas, a las que se asignan los correspondientes usos. Estas áreas son las siguientes:

#### 1. Dársena de Cartagena.

Muelle Alfonso XII.—Comprende desde el límite oeste de la zona de servicio hasta la dársena pesquera. Con una superficie de unos 185.000 metros cuadrados, se destina a viales (40.000 m<sup>2</sup>), a tráfico portuario (40.000 m<sup>2</sup>), así como a actividades complementarias e instalaciones deportivas a fin de abrir la ciudad al mar y rehabilitar su fachada marítima más tradicional. La parte occidental está destinada a usos específicos náutico-deportivos y a servicios auxiliares, y su parte oriental se dedicará al tráfico comercial, pasajeros y pesca. Usos: comercial portuario, náutico-deportivo y pesquero, estando asimismo previstos usos complementarios de equipamiento y de carácter no comercial.

Dársena pesquera y Talleres.—Incluye desde la zona Este del Muelle Alfonso XII hasta la Rambla de Santa Lucía. Tiene una extensión aproximada de 72.000 metros cuadrados, destinados a viario (unos 28.500 m<sup>2</sup>) y el resto a actividades pesqueras, talleres y actividades auxiliares de la Autoridad Portuaria. Usos: pesquero, para la zona comprendida entre el Muelle Alfonso XII y la dársena de reparaciones de la Autoridad Portuaria, y náutico-deportivo, en la zona entre los talleres de la Autoridad Portuaria y el muelle de Santa Lucía-Norte; así como usos complementarios no comerciales en el resto de la zona.

Santa Lucía-San Pedro.—Abarca desde la Rambla de Santa Lucía hasta el dique de Curra. Con una superficie aproximada de 206.000 metros cuadrados, una vez completadas las obras en la terminal de contenedores, se destina a viales (unos 32.000 m<sup>2</sup>) y el resto a actividades ligadas al tráfico comercial, instalaciones de almacenamiento, servicios administrativos e instalaciones complementarias. Usos: comercial portuario para toda la zona; específico de infraestructuras terrestres para la vía de servicio que la bordea, y uso de reserva de actividades logísticas, en la zona de las antiguas instalaciones de la factoría de Peñarrubia situada al sur del Barrio de Santa Lucía.

Dique de Curra y Dársena de remolcadores.—Comprende los accesos y el extremo del dique de Curra. Posee una superficie aproximada de

24.000 metros cuadrados, de los que unos 11.500 m<sup>2</sup> son viales. En esta zona no se desarrolla tráfico comercial de mercancías y hoy se destina a las embarcaciones menores y auxiliares, a actividades auxiliares de la explotación y a vías de circulación. Uso: Náutico-deportivo.

Dique de Navidad.—Comprende la zona del dique de Navidad. Con una superficie aproximada de 16.000 metros cuadrados, está destinada a viales (unos 8.600 m<sup>2</sup>) y a instalaciones complementarias y auxiliares; no se desarrolla tráfico comercial. Uso portuario específico: náutico-deportivo.

#### 2. Dársena de Escombreras.

Trincabotijas.—Comprende una superficie de unos 5.400 metros cuadrados, y en ella existe un Centro de control de emergencias ubicado en la zona de talleres, estando prevista la implantación de un Centro de coordinación de servicios donde se centralicen los recursos humanos y técnicos, no sólo de la Autoridad Portuaria, sino también de la Administración marítima, al presentar una visión inmejorable de las rutas de entrada y salida de las embarcaciones. Usos: actividades complementarias y el uso específico definido como «no comercial».

Trincabotijas-Muelle de Fertilizantes.—Incluye desde la Punta de Trincabotijas hasta las instalaciones de ENAGAS. Dispone de una superficie aproximada de 132.000 metros cuadrados, destinados a viales (unos 6.000 m<sup>2</sup>) y a tráfico comercial portuario, básicamente de graneles líquidos y sólidos, almacenamiento y actividades industriales. En esta zona está prevista la ampliación de las instalaciones de atraque de ENAGAS mediante la construcción de un atraque para grandes buques gaseros de hasta 130.000 mm<sup>2</sup>. Usos: comercial portuario y de reserva de actividades portuarias y complementarias en la punta del Gate.

Príncipe Felipe.—Comprende desde las instalaciones de ENAGAS hasta el nuevo Muelle Isaac Peral. Con una extensión aproximada de 125.000 metros cuadrados, se destina a viales (unos 16.000 m<sup>2</sup>) y a tráfico portuario, actividades industriales, depósitos, instalaciones de almacenamiento, servicios administrativos e instalaciones complementarias. Uso: comercial portuario.

Isaac Peral.—Se extiende desde de Muelle Príncipe Felipe hasta El Fangal. Cuenta con una superficie de unos 70.000 metros cuadrados, destinada a viales (unos 10.000 m<sup>2</sup>) y a tráfico portuario, instalaciones de almacenamiento e industriales. Uso: comercial portuario.

El Fangal.—Definido por el triángulo formado por el camino hacia Ferriberia, la carretera de servicio y la carretera de enlace con Alumbres. Tiene una superficie aproximada de unos 260.000 metros cuadrados. Uso: comercial portuario para la ubicación de instalaciones industriales, comerciales, logísticas y de servicios ligados a la actividad portuaria.

Zona de embarcaciones menores y auxiliares.—Ubicada en el extremo sudeste del camino de acceso a la terminal petrolífera, comprende una superficie aproximada de 6.000 metros cuadrados, destinados actualmente a cubrir las necesidades de embarcaciones artesanales y auxiliares.

Terminal graneles líquidos.—Comprende desde la zona anterior hasta la punta de Aguilones y representa una superficie aproximada de unos 156.000 metros cuadrados, destinados a viales (unos 31.000 m<sup>2</sup>) y a tráfico portuario de productos petrolíferos, gases licuados y productos químicos, almacenamiento, actividades industriales y comerciales, servicios sociales y actividades complementarias. En esta zona se encuentran las instalaciones para deslastres de los buques y diversas construcciones para servicios de la Autoridad Portuaria y de otras empresas. Está prevista la construcción de dos pantalanes de atraque destinados al tráfico de graneles líquidos, que generará una superficie del orden de 40.000 metros cuadrados. Uso: comercial portuario y complementario.

Tercero.—Se incorporan a la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto de Cartagena las siguientes parcelas (plano número 2):

#### 1. Dársena de Cartagena:

Terrenos en la zona de Peñarroya.—Al objeto de que toda la carretera de servicio del puerto quede dentro de su zona de servicio, se incorpora a ésta un terreno de 2.370 m<sup>2</sup> (consta como parcela 2 en el plano número 2). Linda, al norte, con la nave de Moyresa y carretera de servicio del puerto de la que es continuación; al este, con terrenos propiedad de Peñarroya; al oeste, con vía de acceso a la mencionada nave de Moyresa que forma parte como ramal de la carretera de servicio, y al sur, con terrenos propiedad de Peñarroya hasta su confluencia de nuevo con la carretera de servicio. No se incluyen los 50 metros adscritos al Ministerio de Defensa en el arranque de la Curra.

Espacio para actividades logísticas y centro intermodal.—Comprende 50 parcelas de diversos titulares con una superficie total de 256.400 m<sup>2</sup> (figura en el plano número 2 como parcela 3). Limita al norte, con la carretera de acceso desde la autovía Murcia-Cartagena al puerto y la carretera de servicio de éste; al este, con la carretera de acceso al barrio de

Lo Campano; al oeste, con las instalaciones de Peñarroya, y al sur, con las instalaciones de Peñarroya y terrenos militares. La inclusión de estos terrenos es la única posibilidad de incorporación de superficie portuaria a la dársena de Cartagena, que ahora no tiene ninguna reserva ni posibilidad de expansión, dada la configuración de los muelles y el cerco que produce la ciudad.

Zona del Dique de Navidad.—Parcela y edificio del Lazareto, con una superficie aproximada de 600 m<sup>2</sup>, limita en su totalidad con la zona de servicio del puerto, al constituir un enclave dentro de ella (parcela 5, plano número 2).

## 2. Dársena de Escombreras:

Parcela a expropiar en la zona de El Fangal.—Con una superficie de 1.599,44 m<sup>2</sup>, está situada entre la zona de servicio del puerto y la carretera pública de acceso a las instalaciones de Fertilizantes (figura en el plano número 2 como parcela 11). Su inclusión en la zona de servicio será para destinarla a zona de almacenamiento y distribución de los productos de los muelles contiguos, así como de asentamiento de actividades industriales vinculadas a sus tráficos. Está limitada por la carretera de acceso a las instalaciones industriales de Fertilizantes y terrenos de dominio público portuario.

Parcelas en los accesos a los muelles de graneles.—Situadas entre la zona de servicio del puerto y la carretera de acceso a Fertilizantes, son dos parcelas expropiadas por la Autoridad Portuaria para desarrollar las obras de acceso al muelle de graneles. Su superficie es de 4.255 y 4.425 m<sup>2</sup> (se representan en plano número 2 como parcelas 9 y 10).

Terrenos en la zona de Trincabotijas y Punta del Gate.—Se pretende expropiar ciertos terrenos y adscribir a la Autoridad Portuaria la zona de dominio público y la marítimo-terrestre comprendida entre el muelle de Fertilizantes y la citada Punta de Trincabotijas. Son tres parcelas, con una superficie de 9.600, 46.000 y 17.000 m<sup>2</sup>, respectivamente. La primera limita por todos sus lados con terrenos propiedad del Ministerio de Defensa (plano número 2, parcela número 6) y se incluye para actividades complementarias. La segunda limita al norte, con la carretera de enlace entre las dársenas de Cartagena y Escombreras; al este, con zona de dominio público portuario; al oeste, con el mar Mediterráneo y terrenos del Ministerio de Defensa, y al sur, con franja de dominio público portuario (plano número 2, parcela número 7), y se incluye para espacio de reserva. La tercera limita al norte, con la carretera de enlace entre las dársenas de Cartagena y Escombreras; al este, con el muelle de fertilizantes y límite noroeste de terrenos de dominio público portuario estatal en concesión a Fertilizantes; al oeste y al sur, con franja de terreno de dominio público portuario (plano número 2, parcela número 8), y se incluye para uso comercial portuario.

Parcela en el vértice sur de El Fangal de Escombreras.—Con una superficie de 26.741,60 m<sup>2</sup>, limita al oeste, norte y este, con zona de dominio público portuario, y al sur, con la carretera N-343 (plano número 2, parcela número 12), y se incluye para uso comercial portuario; fue adscrita al antiguo Ministerio de Obras Públicas con fecha 2 de junio de 1967.

Parcela en terrenos resultantes de las obras de ampliación de la dársena de Escombreras.—Comprende antiguos terrenos de particulares, expropiados unos y adquiridos otros con motivo de las obras de ampliación, situados en las inmediaciones de Punta Aguilones y colindantes con zona de servicio del puerto, así como futuros terrenos ganados al mar resultantes de las citadas obras de ampliación de la dársena de Escombreras y construcción del nuevo dique de cierre. Con una superficie total de 615.631 m<sup>2</sup>, se incluye para uso comercial portuario (figura en el plano número 2 con el número 13).

Cuarto.—Se excluye de la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto de Cartagena (dársena de Cartagena), por no ser necesarios para la actividad portuaria y, en consecuencia, se desafecta del dominio público portuario estatal, la siguiente parcela de terreno:

Parcela del Museo Nacional de Arqueología Marítima, Auditorio Municipal y zona este del Muelle Alfonso XII.—Terrenos para la construcción del nuevo Museo Nacional de Arqueología Marítima y del Auditorio Municipal, en los que no existe concesión alguna ni está prevista actividad portuaria; su exclusión de la zona de servicio no comprende una franja de 16 metros, paralela al cantil, para atender las necesidades del muelle, que se dedicará a muelle alternativo de cruceros. Limita esta parcela (representada en el plano número 2 como parcela 1): al norte, con el pie de la Muralla del Mar y terrenos titularidad del Ayuntamiento de Cartagena; al este, con vía ferroviaria incluida en la zona de servicio del puerto, así como con terrenos de dominio público portuario en concesión a la Cofradía de Pescadores de Cartagena; al oeste, con línea imaginaria divisoria de zona de servicio portuario que parte perpendicularmente desde

el primer quiebro de la Muralla del Mar, desde la escalera conocida como del edificio Servicios Generales de la Armada y con una longitud de 99,24 metros hacia el sur y cantil del muelle de Alfonso XII, y al sur, con una línea paralela al cantil del muelle Alfonso XII y distando de éste una longitud de 16 metros. Tiene una extensión de 62.881,95 m<sup>2</sup>.

Quinto.—La superficie de agua incluida en la zona de servicio del puerto de Cartagena (plano número 10) queda delimitada de la siguiente forma:

Zona I, o interior de las aguas portuarias: Coincide parcialmente con la vigente anteriormente descrita, incluyendo las modificaciones provocadas por la ejecución en la dársena de Cartagena de las siguientes obras: Dársena deportiva, Relleno de Santa Lucía y Atrache de cruceros. Por su parte, en la dársena de Escombreras y por idénticos motivos, la actualmente vigente, modificada por las obras del Nuevo muelle de Isaac Peral, Dársena de embarcaciones artesanales y Ampliación de atraque en el frente Díez. Tiene una superficie aproximada de 236 hectáreas.

Zona II, de las aguas del puerto: La Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que abarca las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto y sujetas a control tarifario e incluye todas las aguas situadas al norte de la línea que une la Punta del Sofre con Cabo Tiñoso, a excepción de las zonas indicadas en el plano número 10 del Plan, en las que la Armada lleva a cabo ejercicios, y de las zonas adscritas al dominio público marítimo-terrestre (zona de cultivos marinos y zona de dominio marítimo-terrestre constituida por una franja de mar contigua a la costa de anchura 200 m.). La Zona II tiene una superficie aproximada de 4.750 hectáreas.

La enfilación de la Punta del Sofre a Cabo Tiñoso está definida por los puntos L-1 y L-2, cuyas coordenadas UTM se expresan a continuación, así como las coordenadas de los puntos que definen las siguientes zonas excluidas:

El Arsenal Militar, limitado por la línea que une el extremo oeste del muelle de Astilleros Bazán y el embarcadero de la dársena de Botes (puntos L-3 y L-4).

Zonas de fondeo excluidas por uso militar: A) Definida por los puntos FM-1, FM-2, FM-3 y FM-4 y la línea de costa; B) Definida por los puntos FM-5, FM-6 y FM-7 y la línea de costa.

Zona de fondeo excluida por uso de cultivos marinos, definida por los puntos J-1, J-2 y J-3 y la línea de costa.

Zona de dominio marítimo-terrestre excluida, constituida por una franja de mar contigua a la costa de anchura de 200 metros, no incluyéndose dentro de esta franja la parte sumergida de los diques en las inmediaciones del arranque de los mismos.

### Coordenadas UTM

Referencia	X	Y
FM-1	673.649.313	4.161.182.152
FM-2	673.538.043	4.160.127.338
FM-3	674.656.835	4.160.009.319
FM-4	674.710.453	4.160.517.599
FM-5	675.683.539	4.161.127.120
FM-6	676.951.556	4.161.127.120
FM-7	677.627.387	4.161.486.794
L-1	667.385.591	4.156.170.017
L-2	680.722.930	4.158.973.681
L-3	677.595.926	4.163.111.622
L-4	677.679.121	4.163.254.491
J-1	666.310.520	4.158.848.120
J-2	668.284.540	4.158.848.120
J-3	668.284.540	4.159.895.000

Las superficies de aguas de la Zona I y Zona II y las líneas imaginarias que dividen ambas zonas de aguas se irán adaptando, conforme a lo dispuesto por el artículo 15.7 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a medida que se construyan las nuevas obras de infraestructuras y de abrigo previstas. La superficie total de las aguas del puerto incluida en la zona de servicio no sufrirá aumentos, pudiendo disminuir en caso de que se efectúen obras de relleno.

Madrid, 30 de enero de 2003.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ